

Renovación urbana a partir del concepto de anamnesis

Estación de metro Centro Multifuncional Reminiscencia

Laura Alejandra Vargas Benitez¹

Universidad Católica de Colombia. Bogotá (Colombia)
Facultad de Diseño, Programa de Arquitectura

Asesor del documento:
Arq Mayerly Rosa Villar Lozano
Revisor Metodológico:
Arq Mayerly Rosa Villar Lozano

Asesores de Diseño
Diseño Arquitectónico: Roswell Garavito Pearl
Diseño Urbano: Mayerly Rosa Villar Lozano
Diseño Constructivo: Yeimy Cifuentes de los Rios



¹Contacto: lavargas17@ucatolica.edu.co, lauralevb7@hotmail.com



Atribución-NoComercial-SinDerivadas 2.5 Colombia (CC BY-NC-ND 2.5)

La presente obra está bajo una licencia:

Atribución-NoComercial-SinDerivadas 2.5 Colombia (CC BY-NC-ND 2.5)

Para leer el texto completo de la licencia, visita:

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/co/>

Usted es libre de:



Compartir - copiar, distribuir, ejecutar y comunicar públicamente la obra

Bajo las condiciones siguientes:



Atribución — Debe reconocer los créditos de la obra de la manera especificada por el autor o el licenciante (pero no de una manera que sugiera que tiene su apoyo o que apoyan el uso que hace de su obra).



No Comercial — No puede utilizar esta obra para fines comerciales.



Sin Obras Derivadas — No se puede alterar, transformar o generar una obra derivada a partir de esta obra.

Resumen

El presente documento explica la propuesta de renovación urbano-arquitectónica de la estación calle 63 del Metro elevado de Bogotá sobre la avenida Caracas, esta respuesta proyectual nace de la necesidad que tiene la ciudad de cubrir el déficit de espacio público que demanda esta transformación de movilidad masiva para la urbe y en este caso específico de Chapinero en lo referente a sus futuras calidades espaciales, funcionales y el desarrollo inmobiliario, se cubrirán las necesidades y expectativas de los usuarios, generando un ambiente sostenible y confortable que regenere el actual deterioro y pérdida de memoria colectiva.

El Centro Multifuncional Reminiscencia parte de datos normativos, formales, funcionales e históricos a partir del concepto de anamnesis que rescata conceptos como el pasaje, variables físicas que alguna vez estuvieron presentes como elementos urbanos; de acuerdo con esto se propone una implantación a partir de la operación de renovación urbana desde una perspectiva “ciudad multifuncional”.

Palabras clave

Movilidad, ciudad, funcional, memoria, renovación urbana.

Urban renovation based on the concept of anamnesis

Abstract

This document explains the urban-architectural renewal proposal of the station of the elevated Metro of Bogota located in the 63 street on Caracas Avenue, this project response arises from the need of the city to cover the deficit of public space, which demands this transformation of massive mobility for the city and in this specific case of Chapinero in relation to its future spatial, functional qualities and real estate development, the needs and expectations of the users will be met, generating a sustainable and comfortable environment that will regenerate the current deterioration and loss of collective memory.

The Reminiscent Multifunctional Center starts from normative, formal, functional and historical facts from the anamnesis concept, rescues concepts such as the passage, physical variables that were once present, urban elements, according to this an implantation is proposed from the operation of urban renewal from a "multifunctional city" perspective.

Key words

Mobility, city, funtional, memory, urban renewal.

Contenido

Resumen.....	3
Abstract.....	4
Introducción.....	6
Marco referencial.....	7
Antecedentes.....	7
Marco histórico.....	11
Marco conceptual.....	12
Marco normativo.....	15
Reconocimiento morfológico urbano.....	17
Metodología.....	18
Resultados.....	19
Información básica de Metro Bogotá.....	19
Diagnóstico del sector.....	20
La anamnesis como respuesta al diseño arquitectónico.....	22
Desarrollo formal y funcional de manzana.....	25
.....	25
Estrategias sostenibles.....	28
Discusión.....	32
Conclusiones.....	34
Referencias Bibliográficas.....	36
Anexos.....	38

Introducción

Este documento corresponde al trabajo de grado para titularse como arquitecto en el Programa de Arquitectura de la Facultad de Diseño de la Universidad Católica de Colombia a partir de lo establecido en el proyecto educativo del programa (PEP) en el cual se plantean los dos principales didácticas de aprendizaje como son el aprendizaje basado en problemas (ABP) y el diseño concurrente.

Se exponen tres apartes, en el primero se presenta el marco referencial que soporta la investigación y el proyecto de arquitectura, el segundo es el marco metodológico desde el cual se desarrolla dicho proyecto, el tercero son los resultados que corresponden a la descripción del proyecto de arquitectura, y finalmente se encuentran la discusión y las conclusiones respectivas.

El presente ejercicio académico se desarrolla en Bogotá, específicamente en el sector de Chapinero sobre el costado oriental en el eje vial de la avenida Caracas sobre la calle 63, el principal objetivo es dar solución desde la arquitectura a la futura estación del metro elevado en este sitio, con base en la propuesta del viaducto aéreo de la empresa SYSTRA (Metro de Bogotá, 2016. Entregable 3, estudios de alternativas para optimizar el diseño de la PLMB).

Sobre la actual estación de Transmilenio se propone un proyecto de renovación urbana que incluye el diseño de la estación pertinente y los conectores de desembarque con el muelle, las edificaciones con potencial inmobiliario y las áreas de espacio público amplias al interior y periferia de manzanas desde una propuesta paisajística que incluye cuerpos de agua y arborización.

Marco referencial

Antecedentes



Figura 1. Plano de Chapinero 1905. Tomado de: <http://cartografia.bogotaendocumentos.com/mapa>

El desarrollo de Chapinero se puede evidenciar desde 4 hechos físicos entre otros aspectos, la aparición desde el asentamiento cercano a *dos ríos*, la importancia de *dos plazas* que han servido como centros de referencia y encuentro, *dos iglesias* que fueron construidas como respuesta a la importancia que adquirió el sector y *dos monumentos* que encajan como elementos de identidad. (Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. 2010). Otro de los factores relevantes dentro del análisis es el transporte que tiene gran importancia desde que surge Chapinero como sector de conexión con lo que en sus inicios era Bogotá. (Pérgolis J. Valenzuela J., 2011).

En orden cronológico, el sector inicia como zona rural en el siglo XVI, pero es hasta 1807 cuando empieza a ser habitado, el nombre de Chapinero se utiliza desde la época colonial y alude al fabricante de chapines (tipo de zapatos), su nombre era Antón Hero Cepeda y vivía en lo que hoy conocemos como calle 59 con carrera 7, el asentamiento responde a la presencia de la quebrada de las delicias y la vieja como fuentes hídricas, las principales vías que aún se mantienen son la carrera 7, la carrera 13 y la carrera 14 (actual avenida Caracas), estas fueron las primeras vías de conexión con Bogotá.

La primera plaza aparece en 1811 denominada “Plaza de Colón” en la actual calle 60 con carrera 7, Posteriormente hacia 1812, tras la Independencia se inicia a poblar por artesanos y alfareros conformando una villa, este mismo año se construye la capilla de la Concepción, tenía como objetivo consolidar la actividad residencial del lugar. Para el año de 1826 el oficial de la marina sueca: Carl August Gosselman describe su paso por Chapinero: “Bogotá tiene un lindo paseo en la alameda que hace parte del camino a Tunja...Chapinero era entonces una pequeña venta situada a la vera del camino a Tunja”.

En 1876 comienzan a circular carros tirados por caballos llamados onmibuses los cuales iban por el camino a Tunja. El crecimiento continuó como afirman Vergara y Velasco (1882) “la población ha abandonado las partes altas y se dirigen a dos grandes caminos, de occidente y norte, dentro de pocos años Chapinero quedará absorbida por Bogotá”. En 1875 se encargó la construcción de la iglesia de Lourdes, gracias a esto se amplían las vías aledañas y se construyen casas quintas, la plaza de Lourdes cambia el centro del barrio, ya no es la Plaza Colón, ahora es la Plaza de Lourdes,

y así se ha mantenido en la percepción de los ciudadanos, gracias a que adquirió importancia como hito urbano.

Con el crecimiento e importancia que adquirió el sector se implementó como medio de transporte el tranvía, en diciembre de 1884, inicialmente era llevado por mulas, sobre la carrera 13 desde el puente de San Francisco hasta el templo de Lourdes, posteriormente llegaba hasta la calle 67, el procedimiento consistía en cambiar el sentido de las mulas al terminar el trayecto. Chapinero se convierte en barrio de la ciudad, gracias al Acuerdo del 17 diciembre de 1885, respecto al uso inicialmente residencial del sector, se sumó el uso comercial en el año 1886 con la aparición en la carrera 13 con calle 60 del almacén Maniquí, el cual ya tenía una sucursal en el centro.

Para 1896 el tranvía llega a atravesar la ciudad de extremo a extremo, comunicando el centro de la ciudad con las estaciones de los ferrocarriles, el mercado se instaura desde 1884 debido a que “con el establecimiento del tranvía se trasladarán muchos habitantes al caserío de Chapinero, y que debe fomentarse este caserío del Distrito.” (Libro de Acuerdos, 1860-1886, p. 696) pero su organización y administración fiscal se da según el Acuerdo 8 de 1900. En el año de 1910 se implementó el tranvía eléctrico, y se puso en funcionamiento la línea norte del ferrocarril, la cual tenía una estación en chapinero, sobre la avenida caracas con calle 62.

En 1911 el tranvía municipal transportó 3,5 millones de pasajeros en 27 vehículos, 21 tirados por mulas y 6 eléctricos. En 1915 la red de líneas tenía 19 kilómetros de extensión” (Pérgolis J. Valenzuela J. 2011). A partir del año 1930 la población pasa de 240.000 a 340.000 habitantes en 10 años y dicho crecimiento incluía mayor infraestructura, por consiguiente la Caracas sirve como

medio de progreso tanto vial como urbano para la ciudad. (Puentes W. 2005. Historia urbana de Bogotá, avenida Caracas un texto histórico 1933-1948).

De acuerdo al registro municipal de 1930 la ciudad compra la empresa del tranvía y se localiza la estación en una casa quinta en Chapinero situada en la plaza principal. Para el año de 1933 fue invitado Karl Brunner para un planteamiento de desarrollo de Bogotá, sus ideales sostenían “no es la búsqueda de la velocidad el principio que guía el trazado de la vía, es más bien una apuesta por el peatón, por el paseante que disfruta del entorno mientras se dirige a su trabajo”, para la década de 1940 el modelo de movilidad priorizó el automóvil sobre el peatón, esto generó un enfrentamiento entre urbanistas y planificadores sobre la movilidad.

En 1946 una de las revistas más importantes afirmaba: “hay ciudades edificadas en mármol: Atenas y Roma; y otras están hechas en piedra Paris, Bruselas, Madrid. Algunas son de acero: New York, Toronto, Chicago. Pero Bogotá es una ciudad de TIERRA y esta consideración no debe limitar nuestro entusiasmo cuando iniciemos su arrasamiento y demolición definitiva” (Revista Proa. 1946). En 1948 se pone en marcha el sistema de buses Trolley en la Caracas y para 1949 la administración municipal reemplaza el uso del ferrocarril para implementar buses de gasolina, finalmente en 1951 los últimos carros del tranvía prestaban su servicio.

El fracaso del sistema se evidencia en 1989 con los escasos espacios urbanos y sociales, la denominada Guerra del Centavo, los buses no se detenían en las estaciones, deficiencia en la iluminación y la seguridad. En el año de 1993 la avenida 14 toma el nombre de avenida Caracas, según el Acuerdo 53, este mismo año Brunner diseña de la avenida Caracas, esto incluyó un

bulevar con césped, árboles y mansiones alrededor. A comienzos del siglo XXI se implementará un nuevo medio de transporte, correspondiente al Sistema Masivo de Transporte, denominado Transmilenio, el cual tiene gran importancia sobre la Avenida y aporta al desarrollo comercial y de movilidad del sector.

Marco histórico

La recopilación histórico anteriormente realizada evidencia la importancia que tiene el sector de Chapinero desde comienzos del siglo XIX y consolidado hacia el siglo XX, su surgimiento es una respuesta a la creciente densidad poblacional que ha tenido Bogotá de forma descontrolada, por lo cual actualmente hay factores que inciden en la decadencia del lugar, que aunque alguna vez fue un sector consolidado y planificado, hoy en día se evidencia que carece de una organización y no se ha renovado de acuerdo con las necesidades de la población.

Los elementos urbanos que tiene un carácter histórico como la iglesia, la plaza, el mercado, la quebrada, perduran en la historia pero no están articulados a la modernidad y se pierden en el rápido desarrollo inmobiliario que tiene el barrio pero que no concibe su historia como generadora de espacios memorables, este es uno de los aspectos que adelante se explicaran como base del proyecto desarrollado, respecto a la movilidad se evidencia la importancia de Chapinero como zona conectora de la ciudad, inicialmente entre pueblos o haciendas, pero con el crecimiento de Bogotá su rol fue brindar vías de conexión que sirvieran en su mayoría para el transporte masivo que mueve a la mayoría de la población diariamente.

La información recolectada es muestra de que en el sector intervenido hay espacios de gran importancia para la memoria colectiva y que aunque en la actualidad se busque responder a la demanda inmobiliaria y la infraestructura de movilidad, la nueva propuesta es diferente porque tiene en cuenta los elementos urbanos que por distintas razones fueron olvidados pero son esenciales en la construcción y evolución histórica del sector.

Marco conceptual

Para el desarrollo del proyecto como renovación urbana se tuvieron en cuenta tres conceptos: la anamnesis, la multifuncionalidad de la ciudad y el desarrollo urbano orientado al transporte, el primer concepto de anamnesis urbana busca recordar elementos importantes como aspectos históricos que dieron génesis a la morfología urbana y que por distintas razones se desdibujaron con el tiempo, por lo tanto con este concepto se potencializa el sector y recordar la importancia que tuvo y que seguirá teniendo con esta intervención,

“la anamnesis sugiere la recuperación a través de una representación o traída a la memoria de algo pasado”. (Ruina, alegoría y anamnesis. El ejercicio de la memoria sobre la des-aparición del ex ferrocarril de cintura de Santiago, 2006).

Un ejemplo es la catedral de Vitoria:

“Es un edificio con una larga vida histórica, llena de acontecimientos constructivos que han venido interesando su comportamiento como estructura construida. Ha sido un objetivo primordial del Plan Director evaluar las sucesivas consecuencias de todos esos acontecimientos y explicar su concatenación. Todo ello se ha investigado

durante su redacción, consiguiendo una secuencia cronológica en la que se relaciona el conjunto de intervenciones y de "proyectos" arquitectónicos que se suceden desde el comienzo de la construcción de la iglesia en los inicios del siglo XIII hasta sus últimas restauraciones en los años 60 del siglo XX". (Latorre y Cámara, S.L. 2002).

El carácter multifuncional del proyecto da respuesta a la diversidad de uso, ofreciendo servicios de dotación como más espacios públicos comunitarios, seguros y de calidad, además de lugares de permanencia y encuentro, frente a la transitoriedad, desapego, desorden, caos e inseguridad imperantes.

El concepto de ciudad multifuncional tiene pilares como estos:

“La propuesta de un modelo de ciudades compactas multifuncionales se fundamenta en los siguientes principios: desarrollo urbano basado en un equilibrio sobre la demanda del lugar teniendo en cuenta los recursos naturales y paisajísticos, desarrollo urbano basado en la imagen de ciudad compacta, es decir que tiene un mediana o alta densidad poblacional y responde con alturas e infraestructura adecuada, integración de recursos naturales, esto se da con espacios verdes que se complementen con los edificios, sistema de transporte masivo intermodal, que incluya innovación y eficiencia, con estaciones de intercambio, espacios de integración y senderos peatonales y cohesión social y espacial que aporte a la seguridad e integración social. (PRUGAM. 2008)

Un ejemplo de esto es el conjunto urbano reforma 222, Ciudad de México:

“Ante la idea de optimizar los servicios tanto de una torre de departamentos como de una de oficinas, la propuesta fue la de un conjunto coherente que incluyera una

serie de servicios comerciales. Sobre la Avenida Paseo de la Reforma, la más importante arteria de la ciudad capital, el proyecto se presenta como dos cuerpos diferenciados formalmente y dispuestos sobre un amplio basamento común. Aquí, a manera de atrio, se creó un espacio central de dos niveles que alberga tiendas, restaurantes y cines.

De este modo, se benefició no solo a oficinistas y habitantes, también se fomentó un ámbito de esparcimiento y servicios para el entorno urbano”. (Lee J.L.2002)

Por último el concepto de desarrollo orientado al transporte plantea un sistema integrado de movilidad que aporte a reducir tiempos de desplazamiento, un planteamiento urbano que desarrolle vías de desaceleración para una mejor accesibilidad y espacios para carros, motos, bicicletas y peatones, proporcionar espacios verdes o barreras que mejoren la calidad del aire y reduzcan el cambio climático y propiciar la cultura de la movilidad, para que los diferentes usuarios de transporte conozcan sus derechos y deberes en las vías.

Un ejemplo exitoso de esto la ciudad de Copenhague, en Dinamarca:

“Se ha caracterizado por la promoción del ciclismo urbano, pues un 35% de su población se mueve en este medio de transporte. Sin embargo, esto no sería posible si la ciudad no persiguiera políticas de crecimiento que integran el desarrollo urbano y el transporte. Históricamente, Copenhague ha sido líder en el concepto de Desarrollo Orientado al Transporte. En 1947, la ciudad ideó un plan de desarrollo llamado FingerPlanen (Plan de los Dedos), que concentra el crecimiento de la

ciudad alrededor de cinco trenes suburbanos que salen del centro de la ciudad. Este plan escogió áreas de desarrollo y mantuvo áreas verdes a donde la ciudad no podía expandirse”. (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México. 2013).

Marco normativo

Dentro de este análisis cabe mencionar que el proyecto ligado a este lugar específico cuya normativa correspondiente a la UPZ 99, determina usos como comercio, cualificados y servicios, que se consolidan como áreas de reactivación y renovación urbana. De igual manera para determinar las necesidades, falencias, debilidades, fortalezas y proyecciones del sector se hizo uso de la información correspondiente a la UPZ y se hicieron visitas in situ corroborando desarrollos prediales, diferentes usos, estilos, espacialidad e índices de construcción y características socio-culturales, a partir de esto se logró dar un diagnóstico según el cual se fundamenta el carácter formal y funcional de la propuesta. (Secretaría de Planeación de Bogotá, 2008).

La UPZ 99 denominada Chapinero, Según el decreto 468 del 20 de noviembre de 2006, en el plano de usos de la UPZ de Chapinero (99), la clasificación del sector es: áreas de comercio y servicios, se encuentran en una zona de comercio cualificado y hacen parte de un tratamiento de renovación urbana – reactivación.

De acuerdo con el análisis realizado las alturas se encuentran entre los 2 y 5 niveles, siendo 7 niveles la altura máxima permitida y el índice de ocupación del 0,7 según la normativa, para el planteamiento se tuvo como base la nota de edificabilidad proporcionada por la UPZ según la cual para lograr alturas e índices superiores se debe plantear un Plan de Renovación Urbana.



Figura 2. Plano UPZ 99. Tomado de: <http://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/norma-urbana/proyectos-de-norma/unidad-de-planeamiento-zonal-no-99-chapinero>

SECTORES NORMATIVOS UPZ 99 CHAPINERO

SECTOR	AREA DE ACTIVIDAD	ZONA	TRATAMIENTO
1	COMERCIO Y SERVICIOS	COMERCIO CUALIFICADO	CONSOLIDACION CON CAMBIO DE PATRON
2	COMERCIO Y SERVICIOS	COMERCIO CUALIFICADO	RENOVACION URBANA-REACTIVACION
3	DOTACIONAL	EQUIPAMENTOS COLECTIVOS	CONSOLIDACION DE SECTORES URBANOS ESPECIALES
4	COMERCIO Y SERVICIOS	ESPECIAL DE SERVICIOS	CONSERVACION DE SECTOR DE INTERES CULTURAL (Desarrollo Individual)
5	RESIDENCIAL	ZONAS DELIMITADAS DE COMERCIO Y SERVICIOS	CONSOLIDACION URBANISTICA
6	DOTACIONAL	EQUIPAMENTOS COLECTIVOS	CONSOLIDACION DE SECTORES URBANOS ESPECIALES
7	DOTACIONAL	PARQUE NACIONAL Enrique Olaya Herrera PM-2-A	CONSOLIDACION DE SECTORES URBANOS ESPECIALES
8	DOTACIONAL	Parque Zonal Sucre o Hippies PZ-64	CONSOLIDACION DE SECTORES URBANOS ESPECIALES

Figura 3. Cuadro edificabilidad UPZ 99. Tomado de: <http://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/norma-urbana/proyectos-de-norma/unidad-de-planeamiento-zonal-no-99-chapinero>

Reconocimiento morfológico urbano.

Figura 4. Plano actual sector a intervenir calle 63 con avenida Caracas.



Tomado de: <http://sinupotp.sdp.gov.co/sinupot/index.jsf>

Teniendo en cuenta las fotografías y las plantas correspondientes a las 3 manzanas, se logra observar que los predios tienen en promedio 2, 3 o 4 niveles, no son de gran área, pero mantienen el carácter comercial del sector, además de esto se identifican varias manzanas fragmentadas por el paso vehicular y no mantienen la forma de las manzanas convencionales.

Respecto a la arquitectura del sector, ninguno de los edificios tiene un carácter moderno, debido a su uso y la antigüedad del sector, pero se encuentra en un lugar importante de la ciudad y un entorno de gran flujo de movilidad tanto peatonal como vehicular.

Metodología

De acuerdo al PEP (Proyecto Educativo del Programa) este proyecto se desarrolló a lo largo de dos semestres (noveno y décimo) para esto se las asignaturas de Diseño Urbano, Diseño Arquitectónico y Diseño Constructivo fueron concurrente y se diseñó para la resolución de problemas, por lo tanto en cada uno de los semestres se tuvo un alcance determinado.

El metro surge de la necesidad de la ciudad de solucionar el actual problema de movilidad, mediante un medio de transporte masivo como lo es el metro, este tendrá una longitud de 24 km, la primera línea inicia en el Portal Américas hasta la Caracas, contara con 15 estaciones entre las cuales se encuentra la estación calle 63 correspondiente al proyecto diseñado. Lo que se busca es responder al planteamiento de la estación de metro como un hecho de gran magnitud para la ciudad y que cambiará la visión del sector, a esto se suman aspectos como la innovación y la sostenibilidad desde el urbanismo hasta las edificaciones, que asegurarán aspectos como el confort y la habitabilidad para los usuarios.

Durante este semestre la propuesta además de una parte investigativa se basó en el diseño y apropiación del viaducto por lo cual se planteó un diseño específico con un envolvente que responda a las necesidades y se adecue a la ciudad, para esto se tuvo en cuenta el impacto físico, ambiental y social que tendrá el sector, esto incluye temas como la presencia del viaducto aéreo sobre el existente separador vial, las columnas que lo soportaran y atravesaran la estructura de Transmilenio, las estructuras como puentes que permitirán el desplazamiento desde edificaciones hacia el metro, los nuevos edificios que surjan a partir de zonas renovadas por la llegada del metro,

la construcción de espacios públicos que reduzcan el impacto de esta estructura elevada y, con esto generar un corredor seguro y habitable sobre la avenida Caracas que consiga mejorar la actual imagen que se tiene del sector.

Para décimo semestre el proyecto se enfocó en adquirir un mayor nivel de detalle por lo cual se enfocó en diseñar un plan de desarrollo urbano que contemple espacios de transición público-privado, espacios de permanencia, entre otros, esto sumado a una visión de ciudad eficiente, sostenible y multifuncional, aproximándose a las necesidades de usuarios reales en un contexto real, así la espacialidad será una con el paisajismo gracias a superficies permeables, el objetivo de esto es revitalizar el sector con un modelo que implique protección ambiental, encuentro social y revitalización espacial y comercial.

Resultados

Información básica de Metro Bogotá

De acuerdo con lo informado por el consorcio MetroBog conformado por SYSTRA e INGETEC, la estructura es un viaducto en “U” que tendrá una altura de 13 metros y se apoyará en pilares circulares de 3 metros de diámetro. Respecto a las estaciones, serán edificaciones laterales al viaducto con el objetivo de reducir la ocupación de espacio público, respecto al diseño, una de sus principales características es la accesibilidad, con equipamientos multifuncionales para el sector, espacios públicos amplios con cesiones generosas y espacios urbanos activos.

Para el proceso de recolección de información por parte de Metro de Bogotá se realizaron 8 comités de participación ciudadana, para identificar la percepción de los usuarios y proponer acciones de cambio, enfocados en temas como: movilidad, lugares, aspectos político organizativo, el ámbito histórico cultural y las actividades económicas.

En el sector de la Chapinero se identificó presencia de comercio (informal y formal), zonas inseguras, tránsito de bicicletas y zonas de parqueo, cargue y descargue, ocupación del espacio público, localización de trabajadoras sexuales, moteles y habitantes de la calle. Durante el proceso de sistematización de esta información se realizaron unos talleres de urbanismo que dieron como resultado una cartografía en la cual las principales soluciones que se esperan son: manejo del espacio público, separadores, actividades de cultura ciudadana, postulación de nombres para las estaciones, iluminación, jardines verticales, murales o mosaicos, zonas seguras, mobiliario y zonas de ventas ambulantes y publicidad.

Diagnóstico del sector

Luego del análisis realizado en el polígono objeto de intervención, se determina entre los principales conflictos la carencia de espacios verdes o espacio público de permanencia en el sector, comercio desordenado y disperso afectando a las áreas de vivienda y la movilidad peatonal, alta actividad comercial causa contaminación visual y auditiva, manzanas fragmentadas presentando falta de continuidad, siendo así un sector en deterioro, inseguridad por la falta de espacios urbanos, ocupación de andenes por comercio informal y bicicletas.

Entre las fortalezas identificadas en el sector, se precisan, entre otras, el carácter comercial, especialmente de pasaje comercial, importancia cultural por el carácter histórico como centro de entretenimiento; constante flujo peatonal debido a los usos del sector y la importancia que tiene por la accesibilidad que se tiene al transporte público y la posibilidad de generar una renovación total para mejorar la imagen del sector con la llegada del Metro.

Debido a la actual problemática y al desorden en los usos no compatibles con el futuro de este sector, se hace necesario una reforma urbana considerada en el reglamento de la UPZ correspondiente como **tratamiento de renovación**, permitiendo un redesarrollo inmobiliario que mejore la calidad del lugar. Teniendo en cuenta las debilidades lo que se busca son espacios para los usuarios, donde prolifere, la seguridad hacia peatonal, espacios de descanso y esparcimiento, a esto se suma la iniciativa de apoyar el carácter comercial del sector con la recuperación de la idea de pasaje comercial, en el ámbito cultural se busca dar importancia a la plaza de Lourdes, la cual es reconocida como hito urbano, esto mediante los espacios de permanencia en el sector.

Cuando se habla del carácter histórico que tiene Chapinero se hace referencia a los pasajes comerciales que tuvieron su origen en Europa desde la necesidad de manejar el espacio público en lugares con una fuerte demanda de espacios comerciales, esto se define en la localización de locales al interior de la manzana, cuando esta idea llega a Bogotá se evidencia como respuesta a la división de inmuebles por la valorización de la capital y con esto surgen calles internas en las manzanas.

La anamnesis como respuesta al diseño arquitectónico

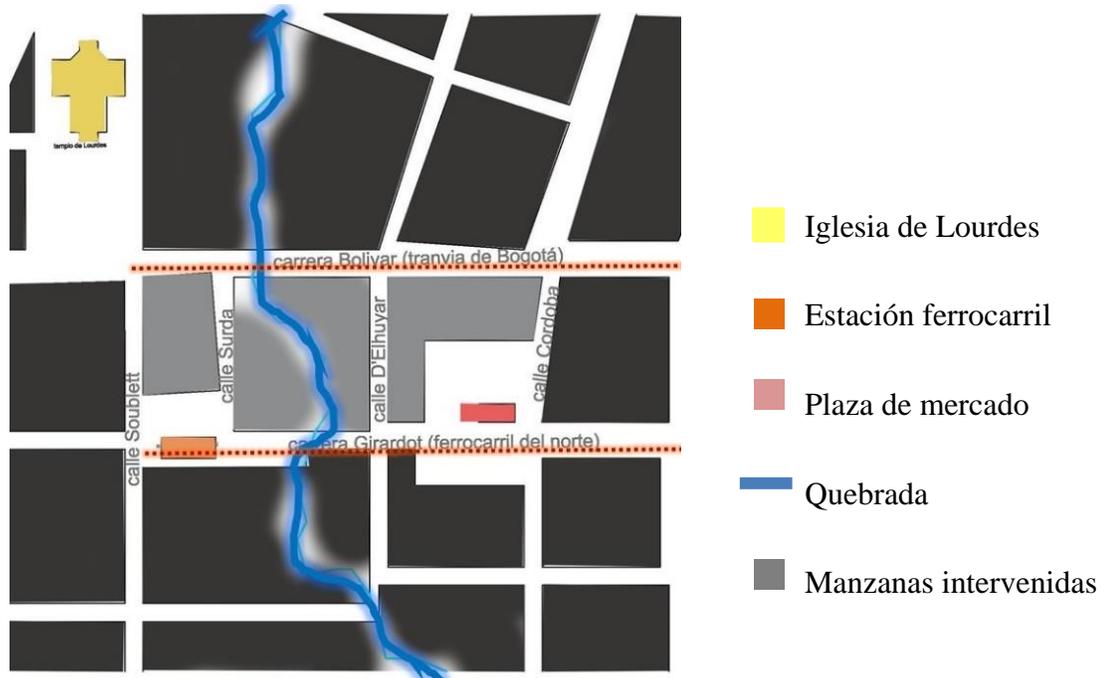


Figura 5. Plano 1905 elementos urbanos. Laura Alejandra Vargas 2018.

Al iniciar el estudio del sector se consultó la cartografía de 1905 y se identificaron elementos que ayudaron a la conformación y consolidación de lo que hoy en día es este lugar. Tomando como base el texto “Arquitectura de la ciudad” de Aldo Rossi, se reconoce que la arquitectura es una construcción a lo largo del tiempo y surge de forma colectiva, el caso de Chapinero tuvo que ver con la apropiación de los habitantes y un desarrollo que mezcla distintos usos.

Cuando nos referimos al área de estudio delimitamos un entorno urbano específico descrito por el sistema vial y características históricas para reconocer la estructura de los hechos urbanos, desde la relación entre el concepto espacial y el sociológico, el cual lleva al concepto de barrio. Por lo

tanto Chapinero es una unidad de todas las partes de la ciudad, allí está dada por la memoria que la ciudad tiene y el área se hace evidente en la masa y la densidad que configuran la continuidad de la ocupación.

Los espacios como las plazas o las iglesias y los puntos como los monumentos son hechos urbanos, que surgen por la cualidad de la individualidad pero a partir de la experiencia de los usuarios estos hechos son constructores de ciudad, por lo tanto las calles se convierten en permanencias, haciendo referencia a los elementos primarios, se identifican actividades fijas como almacenes, edificios públicos, universidades, hospitales, escuelas, etc, y las funciones principales que se definen como la residencia, actividades fijas y circulación. Los elementos primarios junto a términos de localización y construcción aplicados en el lugar constituyen la estructura física del sector.

Estos elementos primarios son capaces de acelerar el proceso urbanizador y caracterizan la transformación espacial actuando como catalizadores, por ejemplo la iglesia de Lourdes ha sido capaz de mantenerse como hito pues a su alrededor se generaron actividades. Como resultado del análisis histórico y cartografía descrita, los elementos rescatados y hoy inexistentes son la estación de ferrocarril, la quebrada las Delicias, la plaza de mercado y la iglesia de Lourdes, estos elementos se evidencian en el diseño mediante espacios alegóricos que básicamente tienen como objetivo recordar lo que hizo parte de este lugar en algún momento de la historia.

A partir de esto, surge el enfoque del proyecto, pues la anamnesis se entiende como la recuperación de recuerdos y reminiscencias, que se remonta a la capacidad de recuperar la memoria del sector

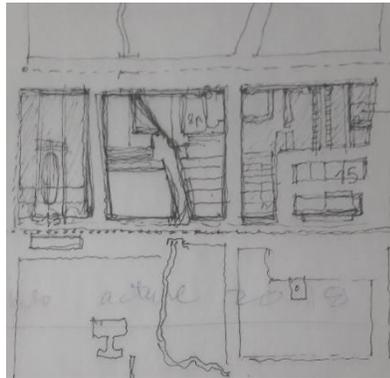
y a su vez resignificarlo a través del proyecto aportando a la modernidad, desde el punto de vista de Felipe Lazuna (SD):

“Esta aproximación sugiere asimilar el presente activo de la ciudad y su memoria histórica con aquellas zonas de la psique vinculadas a la conciencia. Una memoria coherentemente integrada en la cotidianidad, versus un pasado olvidado (reprimido en la conciencia y abandonado, no vigente), pero que, sin embargo, brota como una extraña irrupción en el espacio y tiempo de la ciudad contingente, como si ciertas regiones de su subconsciente emergieran en forma crítica, aún no asimiladas en la construcción de un orden urbano con uso y sentido actual”

PLANO 1905



PLANO 2018



PROPUESTA

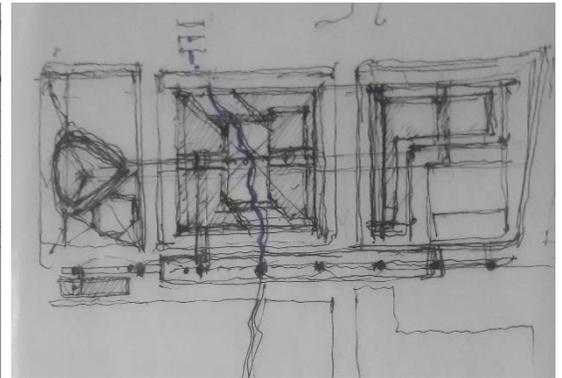


Figura 6. Planos evolutivos. Arq. Roswell Garavito 2018.

Con lo mencionado se fusiona la concepción de Aldo Rossi sobre la memoria colectiva con el planteamiento de anamnesis desde la arquitectura, básicamente cada usuario tiene la posibilidad

de construir su imagen del lugar, y en este caso lo que se busca es que ese imaginario esté relacionado con el carácter histórico del lugar.

Desarrollo formal y funcional de manzana

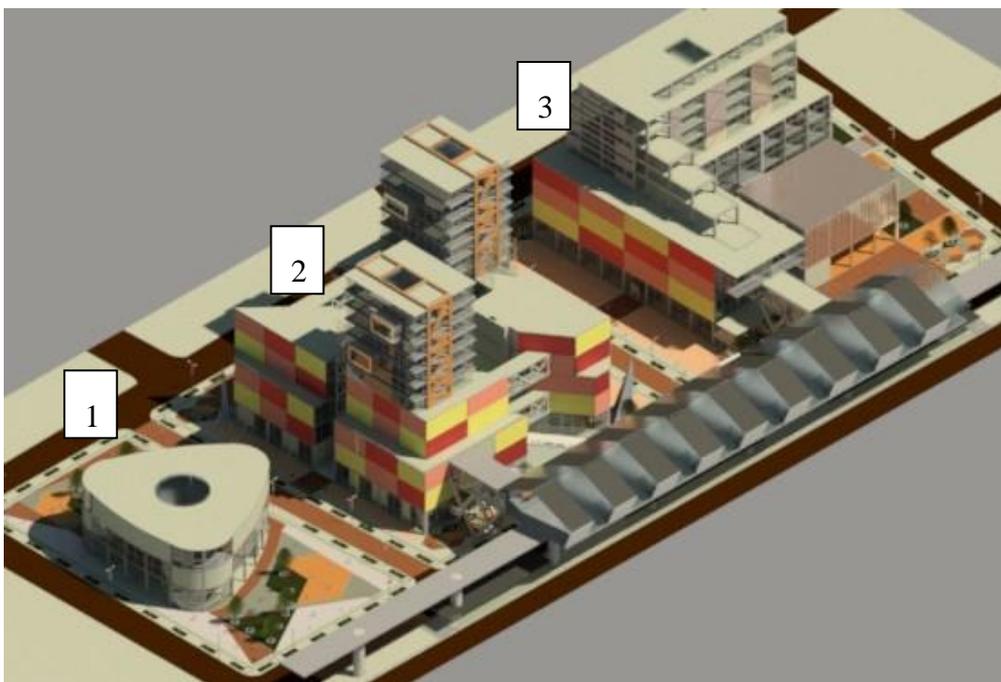


Figura 7. Modelo 3d del proyecto. Laura Alejandra Vargas Benítez 2018.

Desde el aspecto funcional se plantea una imagen de **ciudad multifuncional** que incluye un desarrollo de edificaciones de **usos mixtos** y de **carácter permeable y habitable**, es decir diversidad de escenarios para los usuarios, esto se expresa en integrar usos como la vivienda, el trabajo, el comercio, los servicios, la recreación, generando espacios que cumple con los necesidades de los ciudadanos ofreciéndoles confort y seguridad. Así mismo las estaciones y los

equipamientos tienen en cuenta aspectos climáticos para garantizar un confort al usuario, finalmente la integración de estas estaciones con el contexto se logra con un plan de renovación, que en el caso de la calle 63 incluye 6 manzanas (al costado oriental).

Dentro de las variables a tener en cuenta en el diseño se encuentran, el impacto ambiental, esto se minimiza con una mejora en la calidad ambiental de la ciudad y la implementación de un proyecto sostenible que mitigue la contaminación y los cambios climáticos, la siguiente variable es urbano-paisajística, que se basa en ofrecer a los usuarios mayor capacidad de espacios públicos para permanecer en el sector y reducir la fragmentación urbana en el sector, otra de las variables son los usuarios desde la experiencia, teniendo en cuenta sus desplazamientos y necesidades de espacios y la percepción del lugar con mejores condiciones de higiene y seguridad, finalmente esta la variable de beneficios sociales que se refiere a la oferta que se ampliara en tema de transporte y servicios.

Teniendo en cuenta esto los edificios tienen en cuenta variable como ventilación e iluminación para garantizar que sean espacios óptimos y brindar confort a los usuarios, teniendo en cuenta los aspectos urbanos como recorridos, cuerpos de agua, zonas de permanencia, el diseño volumétrico responde a una geometría ortogonal en las manzanas principales con edificios reticulados por su estructura principal, mientras que la manzana más cercana a la iglesia de Lourdes se caracteriza por romper esa geometría y mediante formas curvas atraer a los visitantes desde los espacios urbanos como los recorridos.

Uno de los temas relevantes tiene que ver con la conexión que se genera desde las edificaciones hasta el muelle del metro, esta conexión se da en el proyecto mediante dos puentes desde cada

costado (oriente y occidente), específicamente desde el costado oriental estos dos puentes de conexión surgen en la manzana central y en la manzana de la calle 63, la conexión se da al nivel de los muelles: +13.5 m, interiormente en los edificios ese nivel de conexión cuenta con espacios como torniquetes, taquillas y servicios para los usuarios del medio de transporte y los empleados del mismo.

La propuesta para la primera manzana sobre la calle 63 se dio por dos factores, el uso que busca recuperar el carácter cultural y aportar al sector espacios de aprendizaje y ocio, la altura responde a los edificios cercanos y busca no superar esa barrera y su forma se dio de manera orgánica buscando generar espacios urbanos amplios y de permanencia.

En la segunda manzana, que es la central se dio respuesta alegóricamente al recorrido de la quebrada Las Delicias se logra dar movimiento y fluidez a la circulación central generada a nivel urbano y también fragmentar la volumetría arquitectónica, logrando así recuperar también el ideal de “pasaje” como ya lo había mencionado, siendo este un pasaje descubierto el primer nivel pero conectado por puentes en los niveles superiores.

Finalmente, en la tercera manzana se recuperó el espacio que ocupaba la plaza de mercado, generando ahora un volumen en forma de L que logra resguardar y dar importancia a esa plaza, que en cierta parte se encuentra cubierta por un teatro, pero a nivel peatonal cuenta con espacios de permanencia y bici parqueaderos para los usuarios del proyecto.

Sobre algunos de los andenes el planteamiento urbano está basado en hexágonos desde texturas, gracias a la relación que se logra con esta forma geométrica se empleó con forma de conexión de espacios urbanos, así mismo sirve como barrera de seguridad gracias a al uso que tienen en el

espacio, como zona verde o de permanencia, en el urbanismo se emplearon conceptos como los siguientes:

SEGURIDAD: Entender y respetar el tejido urbano y sus características morfológicas creando una interfaz entre el espacio público, semipúblico y privado por medio de espacios que inviten a los transeúntes a ingresar a los edificios y a permanecer en el sector, brindando lugares cómodos con iluminación adecuada propiciando la seguridad de los peatones.

ESPACIOS RECREATIVOS: Implementar espacios multifuncionales donde exista lugar para el juego y el descanso, esto se asocia a la capacidad que tiene un espacio para crear un ambiente de socializar para los usuarios, esto se logra con espacios tranquilos que transmitan reflexión y contemplación, además de que allí puedan convivir distintos géneros y edades, garantizan espacios diversos y culturales brindando confort.

CIRCULACIÓN: Definir las circulaciones por medio de una adecuada orientación, empleando senderos urbanos con la diferencia de circulaciones y permanencias, esto garantiza protección ante el tráfico vehicular o de bicicletas, esto se logra diseñando circulaciones continuas que lleven a grandes espacios o lugares principales, además generando cruces seguros mediante cebras que reduzcan la velocidad vehicular.

Estrategias sostenibles

Buscando responder a los planteamientos de la resolución 1319 de 2015, basada en la política pública de ecourbanismo y la construcción sostenible se plantearon diversos escenarios a los cuales

se dan planteamientos para que el proyecto aporte también al mantenimiento del medio ambiente y la habitabilidad para los usuarios. A continuación se presentan las principales propuestas desarrolladas en la propuesta:



AIRE

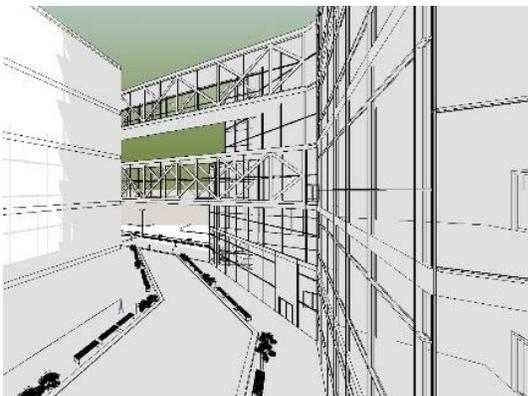
Crear áreas libres que eviten la contaminación y las islas de calor implementando barreras verdes en las cesiones urbanísticas.

Figura 8. Perspectiva. Laura Alejandra Vargas Benítez 2018.



OCUPACION SOSTENIBLE

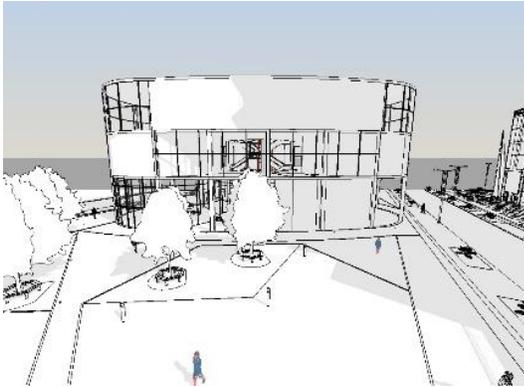
Promover la mezcla de usos diseñando primeros niveles de actividades productivas dando integridad al proyecto. Figura 9. Perspectiva. Laura Alejandra Vargas Benítez 2018.



AGUA

Ubicar tanques de almacenamiento y emplear aguas residuales en mantenimiento del espacio público para aprovechar las aguas lluvias.

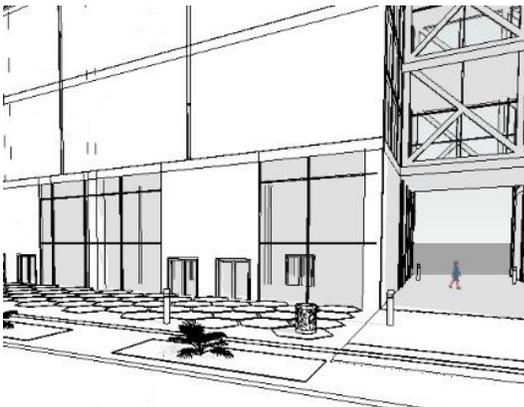
Figura 10. Perspectiva. Laura Alejandra Vargas Benítez 2018.



ENERGIA

Aprovechar la incidencia solar sobre el proyecto con espacios orientados que reciban asoleación e iluminación natural.

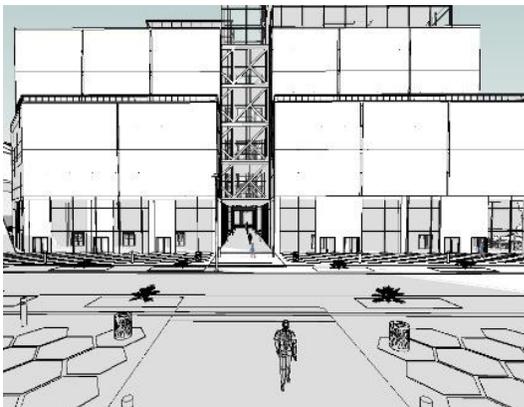
Figura 11. Perspectiva. Laura Alejandra Vargas Benítez 2018.



MATERIALES Y RESIDUOS

Aportar al ambiente con el manejo adecuado de residuos en el espacio público ubicando espacios para recolección de desechos.

Figura 12. Perspectiva. Laura Alejandra Vargas Benítez 2018.



INFRAESTRUCTURA Y ECOSISTEMA

Generar hábitats naturales integrados al entorno para contribuir al confort espacial mediante el diseño de espacios públicos articulados e integrados.

Figura 13. Perspectiva. Laura Alejandra Vargas Benítez 2018.

Respecto a temas de construcción o detalles, el alcance del diseño llegó a especificar principalmente los dos edificios que conectan mediante puentes con la línea del metro, el diseño

incluye planteamiento de estructura y cimentación, pisos y cielorrasos, y materiales de fachadas y urbanismo.

Respecto a la estructura, de acuerdo con los cálculos se establece que se manejan columnas de 70 x 70 cm en todo el proyecto, debido a la altura y la magnitud de las edificaciones, las placas de entrepiso tienen un espesor de 50 cm y se establecen como losas aligeradas en doble sentido, los muros interiores se manejan en mampostería o láminas de yeso para reducir el peso de la edificación, en temas de cimentación se estableció colocar micro pilotes como respuesta a las grandes alturas planteadas en dos de las 3 manzanas.

Para el tema de pisos y cielo rasos la propuesta se basó en proponer el tipo de pisos, las dilataciones, los colores y la colocación del mismo, respecto al tipo de piso se empleó baldosa de varios tamaños dependiendo del uso de cada espacio, clasificándolos en circulaciones, locales y servicios como los baños, respecto al cielorraso la propuesta incluye un sistema de paneles colgantes que aporta a la estética interior de los espacios y luminarias que aportan al confort interior de los espacios, en este caso también se diferencian dos ambientes, las circulaciones y los locales.

En la propuesta de fachada se emplearon para los niveles inferiores vidrios templados que aporten a la permeabilidad del proyecto y también que cuenten con una tecnología térmica para evitar las islas de calor y mantener la ventilación adecuada, respecto a los niveles superiores e comercio se manejaron paneles de colores que se basan igualmente en tecnologías térmicas y visualmente aportan al concepto de multifuncionalidad desde la diversidad de colores dando dinamismo al diseño e identificando la importancia del comercio en el sector, otros espacios culturales cuentan con fachadas flotantes como paneles perforados que permiten la visibilidad hacia el exterior y

aportan una estética distintiva, por último los espacios de oficinas tienen fachadas basadas en vidrios templados que aporten a la iluminación natural de los espacios interiores pero algunas franjas de paneles con diseños para interrumpir esa relación con el exterior.



Figura 14. Fachada principal. Laura Alejandra Vargas Benítez 2018.

Discusión

Teniendo en cuenta que desde la Facultad se plantea como didáctica de aprendizaje para cada uno de los núcleos problémicos la formulación de un problema a partir del ABP , desde un planteamiento enfocado en las tres escalas de diseño, en este caso el núcleo denominado “proyecto” se basa en dar respuesta a la magnitud que se considera en un proyecto de la vida real desde las diferentes variables a resolver en un proyecto arquitectónico, las tres escalas se manejan desde el diseño urbano, lo arquitectónico como desarrollo de volumetrías y lo constructivo que aborda el diseño tecnológico del proyecto y tiene como alcance detalles de diseño interior y exterior.

De acuerdo con los temas expuestos anteriormente el proceso de diseño surgió con análisis físicos, normativos, históricos y sociales que sirvieron como base para el planteamiento de lo que se quería realizar, posteriormente se puntualizó en temas relacionados con el diseño como la idea de ciudad, al aporte histórico apuntando al uso de la anamnesis como concepto clave en el desarrollo del proyecto, las estrategias urbanas que se implementaron como respuesta al ideal de construcción sostenible, y finalmente todos estos factores se evidencian en la explicación de la propuesta; este diseño se desarrolla desde tres escalas, la urbana, la arquitectónica y la constructiva. (Secretaría Distrital de Planeación, 2012. Proyectos urbanos integrales asociados a las áreas de influencia de la red de transporte masivo).

El proyecto responde al planteamiento de dinamizar y conservar simultáneamente desde el fortalecimiento de la memoria del lugar (anamnesis) y de acuerdo con lo explicado anteriormente, esto se logra desde el diseño de espacios alegóricos a lo que existió en algún momento de la historia pero a su vez una propuesta de usos que responde a las necesidades de los usuarios y a la multifuncionalidad incluyendo factores sostenibles y de habitabilidad que generen un menor impacto de las edificaciones al entorno.

Teniendo en cuenta que la propuesta de estaciones planteada por la Alcaldía era diferente respecto a la magnitud, la respuesta aquí explicada, el Centro Multifuncional Reminiscencia, tiene el diseño de un plan de renovación total, es decir una magnitud mayor y a su vez debido al ejercicio académico un ideal arquitectónico que tiene en cuenta las falencias del lugar, las necesidades del usuario y una visión de mejoramiento del espacio. (Metro de Bogotá, 2017. Resultados de la estructuración primera línea del metro).

Por lo tanto, el no seguir el modelo planteado por la Alcaldía de Bogotá (SYSTRA, 2016. Estudios de alternativas para optimizar el diseño de la PLMB), da pie para pensar y replantear si realmente esa es la mejor solución para la ciudad, teniendo en cuenta que el Metro como estructura cambiará totalmente la percepción del espacio en las calles y realizar pequeñas intervenciones dejará como resultado espacios residuales y vacíos urbanos que solo fomentaran la inseguridad y la obsolescencia urbana.

Conclusiones

Dando respuesta a la pregunta-problema ¿Cómo enfrentarse desde el proyecto a la resolución de problemas de la sociedad dentro de un espíritu de innovación en contexto reales y usuarios reales?, se plantea un proyecto de redesarrollo urbano en Chapinero que incluya la estación de Metro y otras edificaciones de interés inmobiliario que aporten a la construcción de ciudad desde la arquitectura, se puede concluir que el análisis realizado, las variables y factores tenidos en cuenta durante el diseño proyectual construyeron la base de la propuesta anteriormente expuesta y refuerzan la idea de recuperar la memoria del lugar y con esto aportar a la pertenencia del lugar y disfrute del mismo.

La respuesta se da desde un análisis del sector sobre aspectos espaciales, formales, sociales, económicos y funcionales, y se desarrolla desde la expectativa de la construcción de la línea de metro elevado de Bogotá como medio de transporte que aporte a la movilidad de la ciudad de forma positiva y que los usuarios puedan aprovechar del progreso de la ciudad mediante propuestas de gran impacto como lo es el metro de Bogotá.

La profesión del arquitecto va más allá de la construcción, se trata de analizar a partir de un problema y dar solución al mismo desde la concepción de habitabilidad, también se fundamenta en el aspecto estético, lograr que lo que se construye tenga diseño y un ideal de ciudad, a esto se suman temas como lo funcional, la forma, la espacialidad, las sensaciones, incluyente y segura con un paisajismo, finalmente el enfoque que tienen es servir al usuario y hacer que cada persona que vea o habite un proyecto se sienta a gusto es ese lugar y que la construcción se sume a la experiencia de ese espacio.

Concluyo este proyecto con la satisfacción de generar ideales para la ciudad y aportar desde mi profesión a los ciudadanos, la arquitectura, considerada como arte tiene además a capacidad de transformar espacios, crear comunidades y evolucionar con la tecnología, la arquitectura es progreso y debe coexistir con elementos de la naturaleza y el desarrollo urbano, defendiendo la idea de que la ciudad y el mundo son el hábitat de todos los seres vivos.

Referencias Bibliográficas

Baquero, J.I, (2009) *Tranvía municipal de Bogotá. Desarrollo y transición al sistema de buses municipal, 1884-1951*. Trabajo de grado. Bogotá.

Camacho J.D, (2009) *Desarrollo urbano de Chapinero 1900-1930*. Trabajo de grado. Bogotá.

Departamento nacional de planeación, (2017) *Documento CONPES 3900*. Bogotá.

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. (2010) *Parque de los Hippies de Chapinero*. Bogotá.

Lazuna F. (SD). *Ruina, alegoría y anamnesis. El ejercicio de la memoria sobre la des-aparición del ex ferrocarril de cintura de Santiago*. Artículo universitario. Chile.

Lee Nájera J. L. *Los conjuntos urbanos multifuncionales. Un nuevo tipo de barrios*. Artículo universidad Autónoma Metropolitana de México.

Metro Bogotá SYSTRA, (2016) *Estudios de alternativas para optimizar el diseño de la PLMB*. Bogotá.

Metro Bogotá SYSTRA, (2016) *Recomendaciones para la tipología elevada del tramo 1 de la alternativa seleccionada*. Bogotá.

Metro de Bogotá, (2017) *Resultados de la estructuración primera línea del metro de Bogotá*.

Ministerio de vivienda y asentamientos humanos, (2008) *Plan regional urbano de la gran área metropolitana de Costa Rica PRUGAM*. Artículo del Instituto Tecnológico de Costa Rica.

Panerai P. (1983) *Elementos de análisis urbano*. Editorial Universidad de Sevilla-Secretariado de Publicaciones. España.

Pérgolis J. C.Valenzuela J. A. (2011) *El libro de los buses de Bogotá*. Editorial Universidad Católica de Colombia. Bogotá.

Puentes González W. F. (2005) *Historia urbana de Bogotá avenida caracas un texto histórico 1933-1948*. Artículo investigativo. Bogotá.

Rossi A. (1966) *Arquitectura de la ciudad*. Editorial G G.

Salazar-Hernández C. A. (2014) *La noción de borde en la narrativa urbana. Estudio de caso: Medellín, Colombia*. Artículo universitario Universidad Nacional. Medellín.

Secretaria de planeación, (2008) *UPZ 99 Chapinero, acuerdos para construir ciudad*. Bogotá.

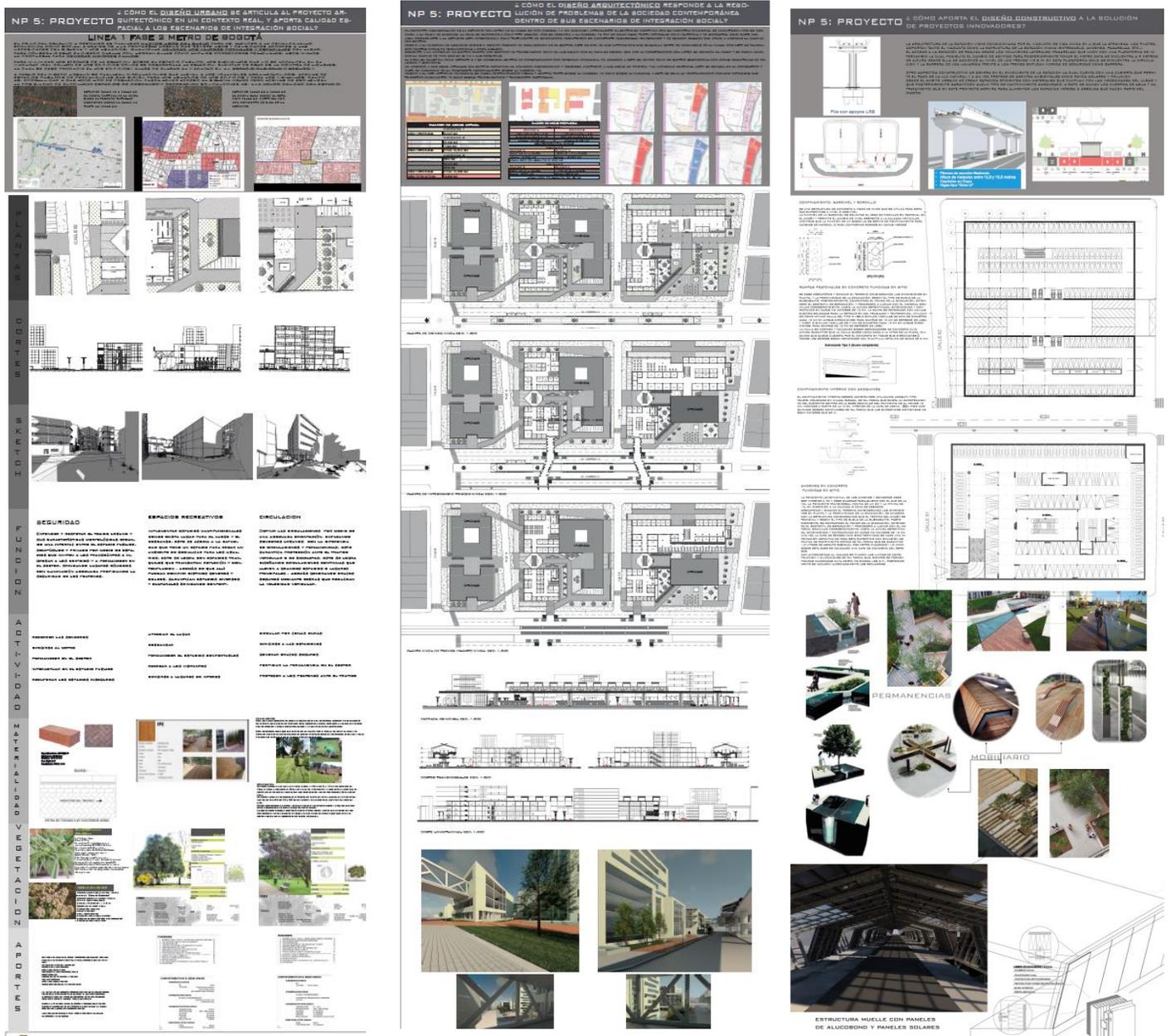
Secretaria de Planeación. (2009) *Conociendo la localidad de Chapinero*. Bogotá.

Secretaria distrital de planeación, (2012) *Proyectos urbanos integrales asociados a las áreas de influencia de la red de transporte masivo*. Bogotá.

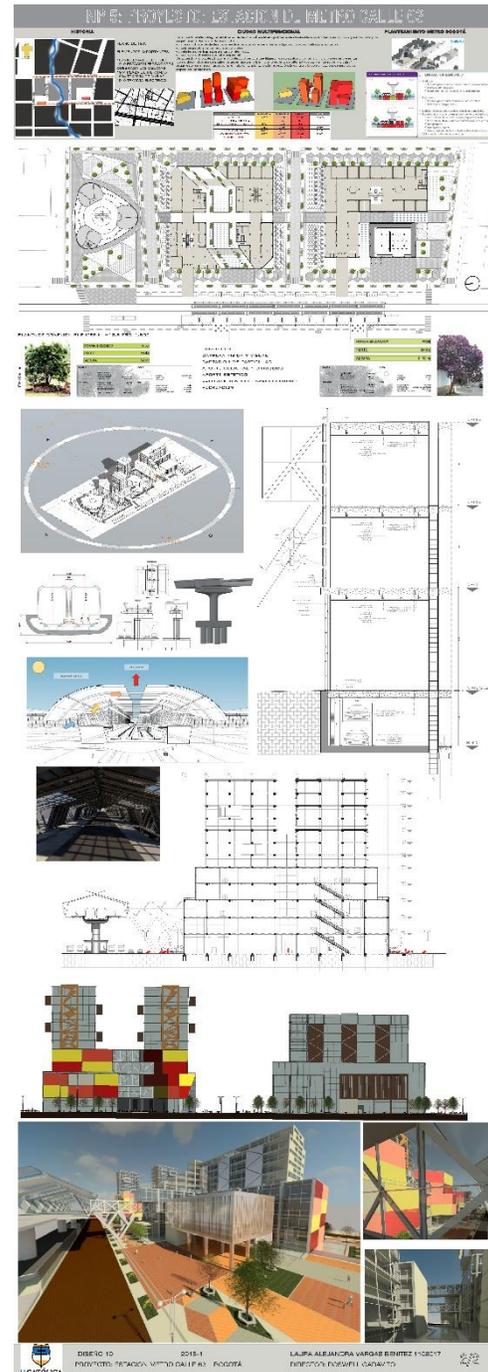
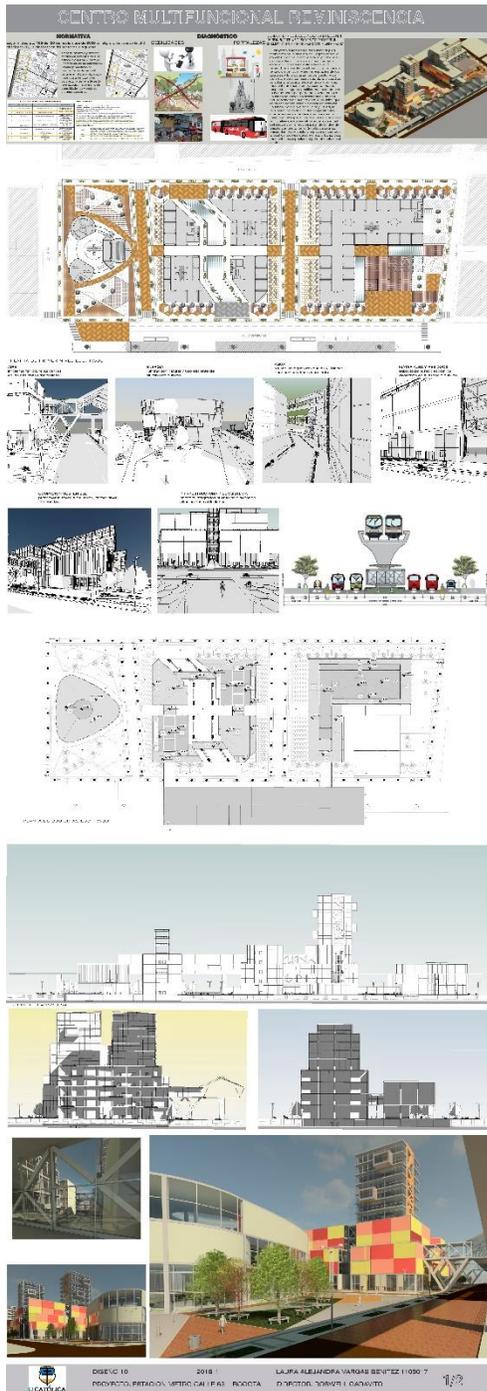
Secretaria distrital de planeación. *Guía de lineamientos sostenibles para el ámbito urbano Bogotá D.C.*

Anexos

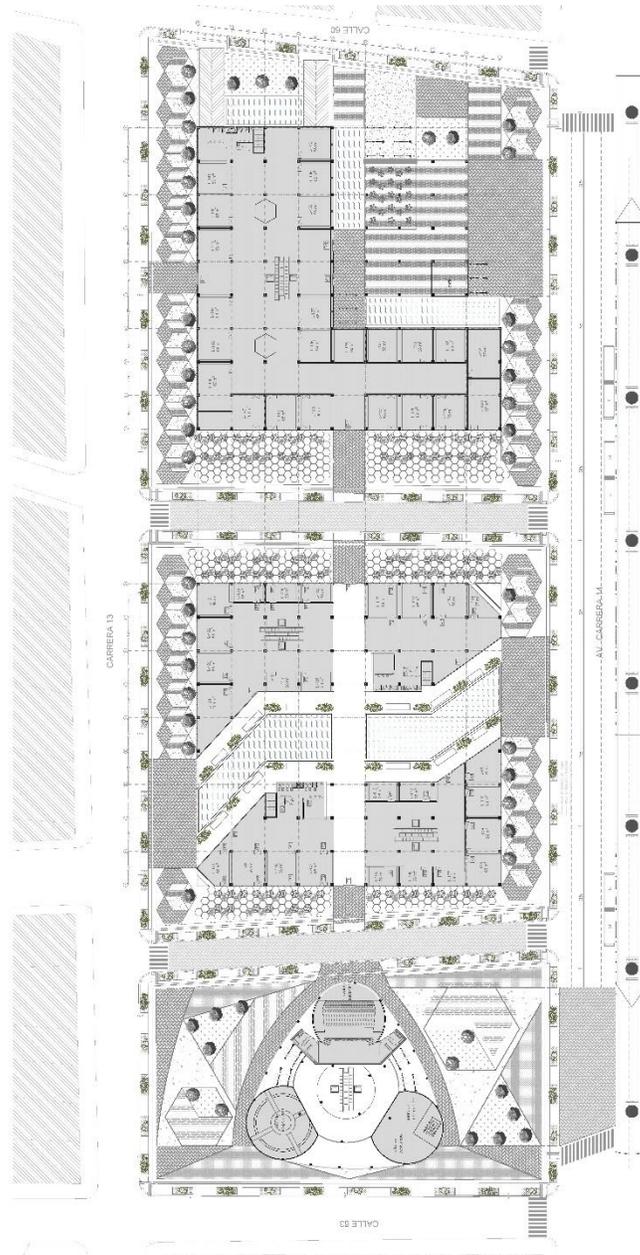
Anexo 1 entrega (2017-2)



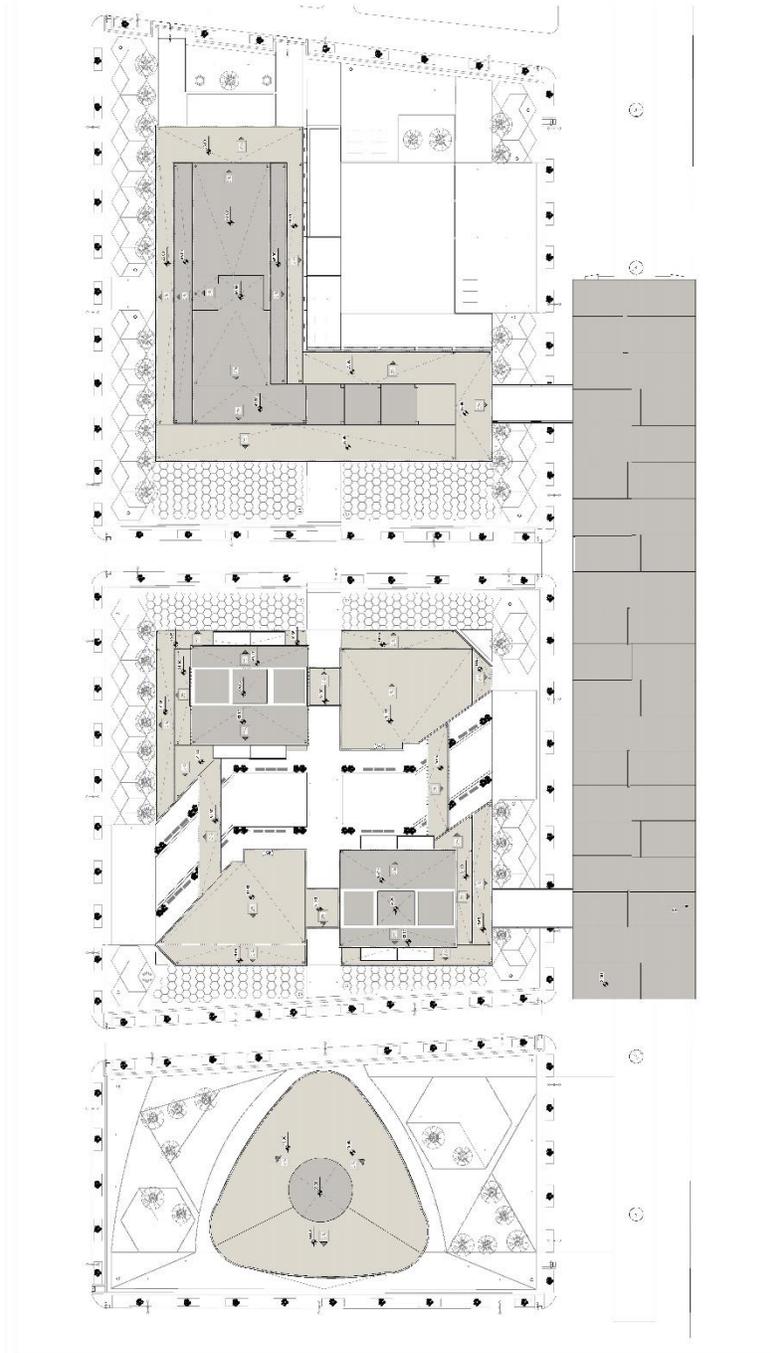
Anexo 2 entrega final (2018-1)



Anexo 3 Planta de primer nivel y fachada principal



Anexo 4 Planta de cubiertas generales



Anexo 5 Fachada principal



Anexo 6 Cortes generales

